

## RELAZIONI



STEFANO ZUNARELLI

(straordinario di Diritto della Navigazione  
nell'Università di Camerino)

LA DISCIPLINA DELLA RESPONSABILITA'  
DEL VETTORE NEL TRASPORTO  
MULTIMODALE

SOMMARIO: 1. Premessa. - 2. La posizione tradizionale favorevole all'applicazione delle norme del codice civile. - 3. La posizione favorevole all'applicazione del regime sostanziale di responsabilità dettato in relazione alla modalità di trasporto nel corso della esecuzione del quale si è verificato il danno (c.d. *network liability*). - 4. La disciplina della responsabilità contenuta nei documenti in uso nella prassi contrattuale. - 5. La disciplina in materia contenuta nella Convenzione di Ginevra del 24 maggio 1980. - 6. (segue): La limitazione della responsabilità del *multimodal transport operator*. - 7. (segue): Problemi di coordinamento con la disciplina contenuta in altre convenzioni internazionali. 8. - Considerazioni conclusive *de jure condito*.

1. Premessa.

Il trasporto multimodale, legato strettamente al fenomeno della containerizzazione (o uni-

tizzazione) dei carichi, costituisce una metodologia di trasporto diffusasi in un momento assai posteriore rispetto a quello in cui è stata concepita tutta la normativa in materia di trasporti attualmente vigente. Non può destare stupore, pertanto, il fatto che gli interpreti, nel momento in cui si sono trovati a dovere individuare il regime di responsabilità applicabile a questa tipologia di operazioni, abbiano incontrato difficoltà non facilmente superabili.

## 2. La posizione tradizionale favorevole all'applicazione delle norme del codice civile.

Posta di fronte al problema di individuare la disciplina applicabile ai contratti relativi ad operazioni di trasporto multimodale, la giurisprudenza italiana ha tradizionalmente ritenuto di potere al riguardo fare riferimento alla normativa, in materia di trasporto terrestre, contenuta nel codice civile. I giudici hanno posto l'accento sulla disposizione di cui all'art. 1680 cod. civ., in base alla quale le norme in materia di contratto di trasporto dettate dal codice civile "si applicano anche ai trasporti per via d'acqua o per via d'aria o a quelli ferroviari e postali, in quanto non siano derogate dal codice della navigazione e dalle leggi speciali". Si è osservato che da tale disposizione "consegue che si applicano automaticamente le norme del codice civile al contratto di trasporto misto terrestre e marittimo o terrestre ed aereo, non potendosi esso ricomprendere nella disciplina di diritto speciale" (Cass. 17 novembre 1978, n. 5363 in *Porti, mare e territorio*, 1979, fasc. 5, con nota adesiva di E. TURCO BULGHERINI).

Anche parte della dottrina ha evidenziato come



l'operazione di trasporto multimodale non possa essere identificata con "la semplice sommatoria delle singole fasi marittima, aerea e terrestre, ma, sia dal punto di vista tecnico che da quello economico, finisce per costituire un'ipotesi del tutto autonoma dalle precedenti. Il collegamento, infatti, tra le varie fasi del trasporto, produce un *opus* rispetto al quale ciascuna di esse rappresenta un momento strumentale, come tale inidoneo ad esaurire la fattispecie". Sulla base di tali osservazioni si è concluso che "al trasporto combinato dovrebbe applicarsi il regime di diritto comune, poiché il ricordato art. 1680 cod. civ. si applica ad ogni genere di trasporto in quanto non espressamente derogato dalle leggi speciali, e nessuna delle leggi speciali prevede il trasporto combinato" (E. TURCO BULGHERINI, *op. cit.*, p. 92. Nello stesso senso v. G. RINALDI BACCELLI, *La responsabilité de l'entrepreneur du transport combiné selon les règles uniformes élaborées par la Chambre de Commerce Internationale. Limites legales de l'autonomie des parties*. Comunicazione al II Congresso Internazionale di Diritto Privato - UNIDROIT, Roma, 6-9 settembre 1976).

La problematica è stata presa in considerazione, in prevalenza, con riferimento al termine di prescrizione applicabile alle azioni risarcitorie nei confronti del vettore. A tale proposito si è rilevato, infatti, che un frazionamento della disciplina del contratto "se è giustificabile per quanto riguarda la particolare regolamentazione delle diverse fasi del trasporto in relazione alle rispettive peculiarità tecniche, non lo è in ordine alla prescrizione, la quale concerne il diritto del mittente o del destinatario di pretendere l'esatta esecuzione del contratto nella sua unità" (Cass. 17 novembre 1978, n. 5363, *cit.* Alla

medesima conclusione pervengono, poi, Trib. Genova 25 luglio 1966, in *Dir. mar.*, 1966, 586; App. Cagliari 22 settembre 1969, *ivi*, 1969, 300; App. Genova 31 marzo 1990, *ivi*, 1991, 119). Non sono mancate, tuttavia, decisioni in cui il medesimo principio è stato enunciato in relazione alla disciplina sostanziale della responsabilità applicabile. Si è affermato, così, che dall'accertamento che il vettore "si obbligò ad eseguire il trasporto ... considerato nella sua unità e senza riguardo a singoli percorsi ed a mezzi propri ed altrui" discende che "erano ad esso applicabili le norme sul trasporto in generale" (Cass. 6 marzo 1956, in *Dir. mar.*, 1956, p. 205. Nello stesso senso v. M. POLASTRI MENNI, *La rivalsa dell'assicuratore nel trasporto multimodale: problemi di merito*, in *Trasporti*, 1983, fasc. 29, p. 140).

### 3. La posizione favorevole all'applicazione del regime sostanziale di responsabilità dettato in relazione alla modalità di trasporto nel corso della esecuzione del quale si è verificato il danno (c.d. *network liability*).

Parte della dottrina, peraltro, si è espressa in senso assai critico in merito all'estensibilità dell'atteggiamento interpretativo in precedenza riportato ad ipotesi diverse da quella della determinazione del regime di prescrizione dell'azione risarcitoria esperibile nei confronti del vettore multimodale. Si prendono le mosse dall'osservazione che la conclusione cui la giurisprudenza in precedenza richiamata perviene "è evidentemente grave, perché tutti sanno che il regime della responsabilità del vettore marittimo è più favorevole di quello stabilito per il vettore comune; e può essere pericolosa se portata

alle sue estreme conseguenze, applicandola, ad esempio, ad un trasporto misto terrestre-marittimo in cui la prestazione per terra si ponga rispetto a quella per mare come meramente preparatoria o conseguenziale” (S. FERRARINI, *Trasporto misto terrestre-marittimo e regime applicabile alla responsabilità del vettore*, in *Dir. mar.*, 1956, p. 198). Si ricorda, poi che “non ripugna all’unicità del contratto, che copre il trasporto misto, che questo sia regolato nei suoi singoli tratti da quelle norme che trovano giustificazione in esigenze tecniche proprie del mezzo di trasporto impiegato, purché non ne resti intaccata l’unicità della disciplina del contratto nel suo complesso” (ad esempio: per quanto attiene alla sua formazione, ai requisiti di validità e alle eventuali cause di nullità, alla prescrizione, ecc.) (S. FERRARINI, *op. cit.*, p. 203). Se si considera, pertanto, che “le divergenze tra la disciplina del trasporto per acqua o per aria e quella generale del codice civile sono conseguenze di particolari esigenze tecniche del mezzo impiegato, nonché del modo e dell’ambiente in cui il trasporto si svolge, sembra chiaro che tali esigenze debbono essere rispettate, e quindi le correlative norme applicate, anche quando il trasporto per acqua o per aria si pone quale parte di un trasporto misto, coperto da un unico contratto” (S. FERRARINI, *op. cit.*, p. 204, il quale osserva, per di più, che “il tratto marittimo è soggetto ad una normativa inderogabile per quanto attinente alla responsabilità del vettore”, per cui “sembra pertinente il rilievo che non può presumersi che il vettore abbia rinunciato ad effettuare i singoli tratti del viaggio in base al regime legale loro proprio e per lui più favorevole rispetto a quello generale”).

L’indicato orientamento interpretativo, fatto

proprio anche da alcune pronunce giurisprudenziali (Cfr. Trib. Genova 15 aprile 1950, in *Dir. mar.*, 1950, p. 576; App. Milano 7 novembre 1950, in *Foro it.*, 1951 p. 75), pur suscettibile di compromettere l'esigenza di unitarietà della disciplina, può indubbiamente apparire corretto ed utile a rendere applicabile il regime di responsabilità più adeguato nell'ipotesi di un danno verificatosi durante una fase precisamente identificata dell'operazione di trasporto. Tuttavia, sembra rimanere irrisolto il problema che, sul piano pratico, si presenta con maggiore frequenza: quello della disciplina applicabile nel caso di danno alla merce di cui non si sia in grado di accertare la localizzazione. Anche gli autori maggiormente sensibili all'esigenza di garantire il rispetto di un regime di responsabilità inderogabile, infatti, si mostrano in questo caso propensi ad applicare la disciplina di diritto comune, contenuta nel codice civile (G. ROMANELLI).

Non può non evidenziarsi, a questo punto, come qualunque delle soluzioni interpretative in precedenza ricordate si accolga, si perviene in ogni caso a prevedere l'applicazione, nella maggior parte (o comunque in una parte rilevante) delle ipotesi, di un regime di responsabilità, quale quello previsto dal codice civile, che appare sì in astratto particolarmente rigoroso per il vettore ma che, come è noto, può essere liberamente derogato dalle parti. Appare particolarmente interessante, pertanto, verificare quale sia la disciplina usualmente prevista a livello pattizio, analizzando il contenuto della regolamentazione predisposta dai vettori nelle condizioni generali di trasporto contenute nei documenti utilizzati nel trasporto multimodale.

#### 4. La disciplina della responsabilità contenuta nei documenti in uso nella prassi contrattuale.

Prendendo le mosse dal documento del trasporto intermodale predisposto dall'associazione professionale degli intermediari del trasporto, noto nella pratica come *FIATA Bill of Lading*, redatto conformemente alle previsioni delle *Rules for a Combined Transport Document* elaborate dalla Camera di Commercio Internazionale, si osserva come lo stesso preveda un regime di responsabilità convenzionale ispirato ai principî di quella che viene comunemente denominata “*network liability*”. Stabilisce, infatti, la previsione di cui al par. 6.B della regolamentazione contrattuale contenuta in detto documento che:

*“When in accordance with clause 6.A.1 the Freight Forwarder is liable to pay compensation in respect of loss or damage to the goods and the stage of transport where the loss or damage shall be determined by the provisions contained in any international convention or national law, which provision*

*(i) cannot be departed from by private contract, of the claimant and*

*(ii) would have applied if the Claimant had made a separate and direct contract with the Freight Forwarder in respect of the particular stage of transport where the loss or damage occurred and received as evidence thereof any particular document which must be issued in order to make such international convention or national law applicable”.*

Per quanto concerne l'ipotesi in cui non sia possibile identificare la fase del trasporto in cui si è verificato l'evento dannoso, la disposizione di cui al

par. 6.A.2 prevede un regime di responsabilità che, in linea di principio, non sembra allontanarsi in maniera sostanziale da quello contemplato dalle più recenti convenzioni internazionali in materia. Si prevede infatti che:

*“The Freight Forwarder shall, however, be relieved of liability for any loss or damage if such loss or damage was caused by:*

- a) an act or omission of the Merchant or person other than the Freight Forwarder acting on behalf of the Merchant or from whom the Freight Forwarder took the goods in charge;*
- b) insufficiency or defective condition of the packaging or marks and or numbers;*
- c) handling, loading, stowage or unloading of the goods by the Merchant or any person acting on behalf of the Merchant;*
- d) inherent vice of the goods;*
- e) strike, lockout, stoppage or restraint of labour. The consequences of which the Freight Forwarder could not avoid by the exercise of reasonable diligence;*
- f) any cause or event which the Freight Forwarder could not avoid and the consequences where of he could not prevent by the exercise of reasonable diligence;*
- g) a nuclear incident if the operator of a nuclear installation or a person acting for him is liable for this damage under an applicable international Convention or national law governing liability in respect of nuclear energy”.*

Qualche perplessità desta, tuttavia, la previsione in materia di ripartizione dell'onere probatorio, dal significato, invero, alquanto ambiguo, contenuta nel par. 6.A.3, ove si sancisce che:

*“The burden of proving that loss or damage was due to one or more of the above causes or events shall rest upon the Freight Forwarder.*

*When the Freight Forwarder establishes that, in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the causes or events specified in b) to d) above it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, caused wholly or partly by one or more of these causes or events”.*

Sensibilmente diverso, pur apparendo ugualmente ispirato ai principî della “*network liability*”, appare il regime di responsabilità contenuto nei documenti relativi al trasporto multimodale in uso da parte di alcune società operanti principalmente nel campo della navigazione marittima, che risulta, complessivamente, porre in una posizione deteriore gli utenti del trasporto. Oltre che nel caso in cui il danno risulti riconducibile alla fase marittima del trasporto, la disciplina internazionale uniforme dettata per il trasporto marittimo viene dichiarata applicabile anche nell’ipotesi in cui non appaia possibile una precisa “localizzazione” dell’evento dannoso. Nel caso, invece, di danno riconducibile ad una fase del trasporto effettuata con una diversa modalità, sarà la disciplina (di diritto interno o uniforme) dettata per la stessa ad essere applicata.

Deve segnalarsi, poi, come, in molti dei documenti emessi dai vettori marittimi in relazione ad operazioni di trasporto multimodale, siano indicati quali limiti alla responsabilità vettoriale importi assai inferiori a quelli previsti dalle vigenti convenzioni internazionali di diritto uniforme in materia di trasporto marittimo (*Combined Transport Docu-*





teria di trasporti unimodali. Ciò trova riscontro, in primo luogo, nel sostanziale ripudio del sistema della c.d. *network liability*.

Per quanto concerne la *regola generale di responsabilità* (art. 16) si sottolinea che la formula normativa con cui viene enunciata la prova liberatoria a carico del vettore (*took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequence*) è identica a quella delle Regole di Amburgo (art. 5.1) e molto simile a quella del testo originario della Convenzione di Varsavia (art. 20 "*ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre*").

La parte introduttiva della Convenzione contiene la enunciazione di principio per cui "*the liability of the multimodal transport operator under this Convention should be based on the principle of presumed fault or neglect*". Si tratta di una "presunzione di colpa" e non di una "presunzione di responsabilità" (RODIERE). (La formula, sostanzialmente, è analoga a quella contenuta nel "*Common understanding*" annesso alla Convenzione di Amburgo). Il vettore si libera quindi delle conseguenze della presunzione posta a suo carico semplicemente fornendo la prova dell'assenza di un comportamento colposo di cui possa essere chiamato a rispondere. Conseguentemente il danno la cui causa non venga identificata rimane a carico degli interessati alla merce.

Nonostante le indicate cautele, non sembra fuori luogo, tuttavia, prospettare la possibilità che, anche con riferimento al testo in questione i giudici finiscano con l'adottare l'atteggiamento di estremo rigore nei confronti dei vettori, già ormai consolidatosi in sede di interpretazione dell'art. 20 della Convenzione di Varsavia, per cui incombe sul vettore

l'onere di individuare la causa dell'evento dannoso (RODIERE) o addirittura questo è chiamato a rispondere del danno intervenuto durante il trasporto, fino ai limiti del caso fortuito (Trib. Roma 20.12.82).

Deve sottolinearsi come la Convenzione di Ginevra, al contrario di quella di Amburgo, non contenga alcuna concessione o deroga al principio della presunzione di colpa (incendio, animali vivi, ecc...).

#### 6. (segue): La limitazione della responsabilità del *multimodal transport operator*.

Anche per quanto concerne la limitazione della responsabilità, la Convenzione contiene, in linea di principio, un regime unitario. Si prevede, così, all'art. 18 un limite alla responsabilità del *M.T.O.* di 920 D.S.P./collo ovvero di 2,75 D.S.P./kg di peso della merce perduta o danneggiata quando nell'esecuzione del trasporto è compresa una fase marittima o fluviale.

Si prevede, invece, un limite di 8,33 D.S.P./kg quando manca una fase marittima. E' interessante, tuttavia, osservare come in relazione all'istituto del limite si realizzi un parziale ricupero del sistema "*network*". L'art. 19, infatti, in caso di danno localizzato durante una fase di trasporto, per cui una disciplina (nazionale o uniforme) inderogabile preveda un limite più elevato di quello che sarebbe applicabile in base alla Convenzione, prevede che si possa beneficiare soltanto del limite contenuto nella normativa concernente la fase del trasporto in cui si è verificato l'evento dannoso. La *ratio* della norma in esame deve identificarsi nell'intendimento di riconoscere al *M.T.O.*, in caso di danno non localizzato,

la possibilità di avvalersi del limite più favorevole per il vettore previsto da una delle discipline inderogabili applicabili. I limiti previsti, per così dire, come “ordinari” da parte della Convenzione di Ginevra sono infatti sostanzialmente identici a quelli previsti dalla Convenzione, mentre il limite di 8,33 D.S.P./kg è quello previsto dal testo vigente della CMR. Se si può provare che la prestazione nel corso della quale il danno si è verificato è retta da una disciplina cogente che contempla un limite più elevato, sarà quest’ultimo a trovare applicazione.

Per quanto concerne le ipotesi in cui si prevede la perdita del beneficio della limitazione da parte del M.T.O. (art. 21) si è optato per l’adozione dell’ormai “classica” formula che fa riferimento ad ogni “*act or omission...done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result*”. E’ appena il caso di ricordare come si tratti della stessa formula contenuta nella Convenzione di Amburgo del 1978 e nel Protocollo dell’Aja del 1955. Ancora una volta ci si è attenuti rigidamente al principio di perseguire la massima omogeneità del regime con quello dei trasporti unimodali.

Anche in questo caso, come in quello del regime sostanziale di responsabilità, l’unica disciplina che sembra allontanarsi in maniera significativa da quella introdotta per il trasporto multimodale è la regolamentazione dettata per il trasporto terrestre internazionale (dalla CMR per il trasporto stradale e dalla CIM per il trasporto ferroviario).

**7. (segue): Problemi di coordinamento con la disciplina contenuta in altre convenzioni internazionali.**

Il coordinamento tra le disposizioni della Convenzione del 1980 e quelle relative al campo d'applicazione delle convenzioni unimodali appare suscettibile di dare luogo a taluni problemi.

Normalmente ci si riferisce infatti al trasporto multimodale come ad un trasporto privo di regolamentazione normativa uniforme. In realtà la situazione appare assai diversa. L'analisi delle vigenti convenzioni di diritto uniforme rende, in effetti, evidente la tendenza dei testi relativi alla disciplina unimodale a rendere la stessa, in ogni caso, inderogabilmente applicabile al segmento di un trasporto unimodale eseguito nel quadro di un'operazione multimodale. Significativi, al riguardo, appaiono l'art. 1.6 della Convenzione di Amburgo e l'art. 18 par. 2 e par. 3 prima parte della Convenzione di Varsavia, ove si chiarisce che, comunque, alla fase aerea di un trasporto multimodale si applica il regime nella stessa previsto.

Emerge, poi, una tendenza, in alcuni casi, ad estendere dichiaratamente l'applicazione della disciplina del trasporto unimodale all'intera operazione di trasporto multimodale. Al riguardo, particolarmente significative appaiono le disposizioni contenute nella Convenzione di Varsavia (art. 18, par. 3 seconda parte) per cui, quando il danno non è localizzato, trova comunque applicazione la disciplina uniforme in materia di trasporto aereo. Una disposizione per certi versi analoga risulta, poi, contemplata dall'art. 2 della CMR. Si tratta, tuttavia, di un'ipotesi particolare, riferendosi la norma in questione al caso in cui sia lo stesso veicolo con cui viene eseguita

la fase terrestre del trasferimento ad essere a sua volta trasportato su di un altro mezzo (ad es.: semirimorchio caricato su nave *roll on-roll off*).

La Convenzione di Ginevra contiene una specifica disposizione, all'art. 30.4, che mirerebbe a risolvere i problemi di coordinamento con le altre discipline di diritto uniforme in astratto applicabili. La norma, tuttavia, menziona espressamente soltanto le Convenzioni CMR e CIM. Si pone, pertanto, il problema di chiarire il rapporto con la disciplina dettata dalle convenzioni di diritto uniforme relative alle altre modalità di trasporto, alla luce, in particolare, delle previsioni di cui all'art. 1.6 della Convenzione di Amburgo ed agli artt. 18.3 e 31.1 della Convenzione di Varsavia.

In realtà, a prima vista, i sistemi normativi delle menzionate convenzioni appaiono, sotto l'aspetto considerato, difficilmente conciliabili allo stato attuale. Il conflitto sorge per il fatto che la medesima operazione di trasporto risulta rientrare nel campo d'applicazione di due sistemi di diritto uniforme (Convenzione di Ginevra del 1980 e, a seconda dei casi, Convenzione di Amburgo o di Varsavia); e l'apparente mancanza di ogni indicazione circa la normativa che debba prevalere sembrerebbe renderne impossibile la composizione. Un criterio di raccordo tra la disciplina contenuta nella Convenzione di Ginevra e le disposizioni in materia di trasporti combinati previste nelle Convenzioni di Amburgo e Varsavia parrebbe, invero, rintracciabile nell'art. 38 del testo del 1980. Sancisce, infatti, tale norma che *"if, according to article 26 or 27 judicial or arbitral proceedings are brought in a contracting State in a case relating to international multimodal transport subject to this Convention which takes place between*

*two states of which only one is a Contracting State, and if both these States are at the time of entry into force of this Convention equally bound by another international Convention, the court or arbitral tribunal may, in accordance with the obligations under such Conventions, give effect to the provisions thereof”.*

Il coordinamento tra le normative delle varie convenzioni internazionali in materia di trasporto sembrerebbe, quindi, delineato nella maniera seguente: a) qualora lo Stato di partenza e quello di destinazione siano entrambi parti della Convenzione del 1980 il trasporto è regolato dalla normativa di questa che prevale, quindi, sulla restante normativa uniforme; b) qualora uno soltanto degli Stati interessati sia parte di tale Convenzione, mentre ambedue lo siano di una convenzione (unimodale) che regola-menti (anche) l'operazione di trasporto in questione, è quest'ultima disciplina che trova applicazione; c) allorché uno degli Stati sia parte della Convenzione del 1980 e l'altro di un'altra Convenzione nel cui campo d'applicazione pure rientra il trasporto combinato di cui si tratta, è la normativa uniforme recepita dalla *lex fori* ad avere la prevalenza.

Non si nasconde certo la macchinosità del modello di raccordo tra le varie discipline prospettato, che indubbiamente non appare in sintonia con le esigenze di uniformità normativa che furono alla base dell'elaborazione della Convenzione di Ginevra e, oltre a lasciare insoluta una serie di questioni, determina condizioni favorevoli al verificarsi di ipotesi di *forum shopping*. Il tipo di coordinamento che si è proposto, tuttavia, sembra essere il solo che trova qualche effettivo riscontro nel dettato convenzionale.

Appare auspicabile, comunque, che nelle sedi a

ciò deputate si provveda tempestivamente a predisporre le integrazioni del testo della Convenzione del 1980 necessarie a coordinare, in maniera chiara e tale da garantire quanto più possibile le basilari esigenze di uniformità di disciplina, la normativa in essa contenuta con quella delle altre convenzioni internazionali in materia di trasporto.

#### 8. Considerazioni conclusive *de jure condito*.

La Convenzione di Ginevra del 1980, come si è visto, appare, tutto sommato, contenere una disciplina sufficientemente organica ed idonea a realizzare un adeguato temperamento tra le esigenze degli operatori del settore e quelle degli utenti del servizio.

Risulta, tuttavia, alquanto inappagante collegare le prospettive di soluzione dei gravi problemi che si pongono in materia di regime giuridico del trasporto multimodale ad un testo di diritto uniforme che, pur avendo visto le prospettive della propria entrata in vigore mutare radicalmente a seguito del recente raggiungimento del numero di ratifiche al riguardo necessarie da parte della Convenzione di Amburgo, non appare certo possa pervenire allo stesso traguardo in tempi brevi o, comunque, possa raccogliere la generale adesione della comunità internazionale che sarebbe auspicabile.

Non può, parimenti, ritenersi appagante limitarsi a prendere atto del fatto che la giurisprudenza, ormai con enunciazioni puramente ripetitive, si è attestata su una soluzione che, in un sistema globalmente caratterizzato da una disciplina largamente di carattere inderogabile conduce, proprio per le

forme di trasporto maggiormente complesse, a lasciare alla libera disponibilità delle parti la regolamentazione della responsabilità del vettore. A tale conclusione finiscono col pervenire, per il caso di danno non localizzabile, anche i fautori dell'approccio "*network*", che potrebbe dar luogo anche ad evidenti abusi, come si è visto dall'analisi dei documenti in uso nella pratica. Invero, una indicazione utile per la soluzione del problema pare potersi ricavare proprio dalle disposizioni che si sono in precedenza riportate delle convenzioni "unimodali".

Come si è già avuto, in altra occasione, modo di porre in luce, dette convenzioni appaiono configurarsi come lo "statuto giuridico" dei soggetti che svolgono professionalmente attività di trasporto internazionale marittimo, aereo o terrestre. Nel momento in cui un operatore offre sul mercato una prestazione di trasporto rientrando nel campo di applicazione della disciplina uniforme non può, in ogni caso, sottrarsi a quest'ultima. Così si spiega per quale ragione, se anche offre all'utente una prestazione che comprende altre modalità di trasporto oltre a quella marittima, il vettore non può, comunque sottrarsi alla disciplina inderogabile per questa dettata.

Se, dunque, la disciplina uniforme contenuta nelle convenzioni internazionali relative alle varie forme di trasporto deve qualificarsi come regolamentazione necessariamente applicabile ogniqualvolta venga offerta sul mercato una prestazione di trasporto, non si vede come un operatore possa sottrarsi ad essa per il solo fatto che la merce è stata presa in consegna in un momento precedente l'inizio del trasporto soggetto alla disciplina inderogabile, ovvero è stata riconsegnata al destinatario in un



momento successivo al suo completamento.

Ciò, ovviamente, sempre che *egli stesso* non fornisca la prova che il danno si è verificato al di fuori delle fasi temporali del trasporto cui si riferisce il regime di responsabilità inderogabile. I danni non localizzabili rimangono assoggettati a quest'ultimo.

Tale conclusione sembra trovare riscontro, direttamente, nell'art. 18.3 della Convenzione di Varsavia nonché, indirettamente, nell'art. VII della Convenzione di Bruxelles. La norma, che pure si riferisce ad una ipotesi in cui sono presenti prestazioni diverse da quelle di trasporto marittimo, qualifica le parti del contratto, rispettivamente, come "*chargeur*" e "*transporteur*". Appare, così, evidente come ci si trovi di fronte ad un contratto che deve qualificarsi come un contratto di trasporto marittimo di cose. Da ciò discende logicamente che, ove intenda avvalersi della disciplina pattuita con il caricatore, spetta al vettore dimostrare che l'evento dannoso si è verificato nell'arco temporale con riferimento al quale la disciplina uniforme dettata per il contratto di trasporto marittimo è derogabile dalle parti.

In definitiva, pare potersi concludere che tutta l'operazione di trasporto rimane disciplinata, quanto alla responsabilità, dalla regolamentazione dettata per la parte di essa che risulti assoggettata ad un regime di responsabilità inderogabile. Solo ove sia in grado di ricondurre l'evento dannoso ad una fase del trasporto estranea all'arco temporale assoggettato al regime cogente il vettore potrà avvalersi degli esoneri (o delle limitazioni) da responsabilità contrattualmente previsti o contemplati dalla diversa disciplina unimodale eventualmente richiamata per via negoziale.

Nel caso ci si trovi di fronte a due (o più) tipolo-

gie di trasporto ugualmente rette da normativa inderogabile, sembra potersi suggerire l'adozione, quale criterio-guida, di quello del modo (o, se si vuole, della qualità) con cui il vettore si è posto sul mercato. Se è stato emesso un documento tipico del trasporto marittimo (*i.e.*: offerto sul mercato principalmente un servizio di trasporto marittimo) stante la natura di statuto dell'operatore professionale del trasporto marittimo rivestita dalla disciplina uniforme contenuta nella Convenzione di Bruxelles del 1924 e successive modifiche, sarà quest'ultima a trovare applicazione, a meno che il vettore (o, comunque, la parte che vi abbia interesse) provi che l'evento dannoso si è verificato in una diversa fase dell'operazione di trasporto multimodale.

## ENZIO VOLLI

(c.s.)

Ringrazio il professor Zunarelli della sua esposizione esauriente e dettagliata, e soprattutto dello sforzo palesato nell'ultima parte del suo intervento, tesa a superare le difficoltà.

Prima di passare la parola all'avvocato Girardi, vorrei fare due brevissime osservazioni. Vi è molto scetticismo, a tredici anni di distanza, riguardo alla possibile applicabilità della Convenzione del 1980, dato che pochissimi Stati (dodici su trenta) vi hanno aderito. Nella pratica, poi, la Convenzione è del tutto ignorata, come ci ha confermato il dottor Pesle l'altro giorno. Vi sono forti dubbi, inoltre, circa l'entrata in vigore, in Italia e negli altri Paesi C.E.E., della Convenzione di Amburgo.

Mi sembra, poi, che l'approccio, segmento per segmento, convenzione per convenzione e soprattutto lo sforzo di rendere applicabili le convenzioni internazionali unimodali, denota la crisi del sistema. A mio avviso l'approccio deve essere diverso: bisogna trovare il modo di rendere più uniformi le responsabilità nei singoli Paesi, nelle singole legislazioni e quindi nelle convenzioni. Determinate situazioni che hanno comportato il sorgere delle "Regole dell'Aja" sono ormai superate sia nella tecnica che nei fatti. Possiamo avvicinarci di più ad un sistema generale della responsabilità vettoriale e quindi ad

un nuovo tipo di rapporto di trasporto, ossia ad un trasporto-appalto che accentui molto di più quelle che sono le caratteristiche della *locatio operis*, dell'appalto. La situazione, quindi, deve essere approfondita, il nostro sforzo deve essere diretto nel campo che sta a monte delle applicazioni dei singoli segmenti. Allo stato attuale va solo richiamata, perché non applicabile, la Convenzione; ma trattandosi di rapporti internazionali, bisogna verificare quale legge è applicabile. Quindi, tutte le argomentazioni fatte a proposito della validità o invalidità delle clausole vanno esaminate alla luce della legislazione che viene dichiarata applicabile al singolo contratto. Se ci troviamo in legislazioni simili a quella italiana avremo determinate limitazioni; in legislazioni di *civil law* o di *common law* ci saranno altre limitazioni.

In sostanza, il tentativo che mi sembra di poter riscontrare in queste ultime convenzioni è un ritorno ad un "obbligo" *ex recepto*. Però quando risulta applicabile la legge italiana, non dobbiamo dimenticare che nel trasporto marittimo si ha una situazione completamente diversa rispetto al trasporto terrestre, per il quale è vero che il codice civile può dettare una disciplina diversa, ma non ci troviamo di fronte ai pericoli eccettuati; quindi abbiamo un nuovo bilanciamento dei singoli rapporti. Nel diritto italiano, poi, non tutte le clausole possono essere liberamente pattuite. Nei diritti stranieri, se le cose andranno avanti così, ci troveremo di fronte a quella stessa situazione in cui si sono trovati i legislatori inglesi e statunitensi quando hanno esaminato le *negligence clauses*, con le conseguenti sanzioni di nullità che derivavano dai loro stessi principî.

Questo mi sembra essere l'inquadramento di cui bisogna tener conto e ringrazio ancora l'amico

Zunarelli per quanto ci ha detto, soprattutto per aver manifestato la sensazione della necessità di dovere fare qualcosa. E in questo, credo, siamo tutti d'accordo.

Prego ora l'avvocato Girardi di volerci relazionare sul "Trasporto multimodale nel mercato del traffico aereo U.S.A.-Europa", argomento certamente interessante, che ci darà lo spunto per ritornare sugli argomenti generali.